



Doi: <https://doi.org/10.17398/2340-4256.18.949>

CARRUAJES PARA EL SEÑOR SACRAMENTADO: ORIGEN, FORTUNA Y DISEÑO DEL COCHE DEL VIÁTICO*

CARRIAGES FOR THE HOLY SACRAMENT: ORIGIN, SUCCESS AND DESIGN OF THE VIATICUM COACH

MARÍA ANGÉLICA MARTÍNEZ RODRÍGUEZ
Universidad de Navarra

Recibido: 22/12/2022

Aceptado: 21/06/2023

RESUMEN

El objeto de esta investigación es la carroza o coche y el examen de su diseño puesto al servicio de la doctrina tridentina para la conducción del Viático a los enfermos. Se resumen las transformaciones tecnológicas y estéticas que situaron al coche como primer signo de distinción a manera de trono rodante o vitrina móvil en los protocolos de las cortes europeas.

Se revisa la fortuna de algunos destacados autores y tratados exponiendo sus im-

* Este artículo se encuadra dentro del Plan de Investigación de la Universidad de Navarra (PIUNA) 2020: “Trento en el mundo hispánico: Renovación individual, social y cultural: clero secular y religiosidad popular”. Debo las principales ideas expuestas aquí al profesor Joaquín Lorda (1955-2016) con quien inicialmente abordamos este tema en el 2014 y no fue posible concluir la investigación debido a su inesperado fallecimiento.

portantes aportaciones a la configuración de este vehículo. Se recogen las principales noticias que legitiman al coche como vehículo para llevar al Señor Sacramentado, tratando particularmente la dinastía de los Habsburgo en los territorios hispanos.

Finalmente se exploran algunas claves del proceso de diseño como la regularización, articulación y énfasis en las formas – compartidas con las disciplinas de la arquitectura y otras artes – así como el reconocimiento de ciertas fórmulas prestigiadas dentro de los estilos. Se toma como caso de estudio la carroza del Viático de Logroño con el propósito de ahondar en su diseño, ornamentación e iconografía.

Palabras clave: carroza, coche, diseño, lujo, ornamento, Viático.

ABSTRACT

The object of this research is the carriage or coach and the study of its design at the service of the Tridentine doctrine for the conduction of Viaticum to the sick. It is intended to provide some considerations addressing its configuration from the technological and aesthetic transformations that placed it as the first sign of distinction as a rolling throne or mobile showcase in the protocols of the European courts.

The success of some outstanding authors and treatises is reviewed, exposing their important contributions to the configuration of this vehicle. Main facts that legitimize the carriage as a vehicle to carry the Blessed Lord are collected, particularly dealing with the Habsburg dynasty in Hispanic territories.

Finally, some keys to the design process are explored, such as regularization, articulation and emphasis on forms – shared with the disciplines of architecture and other arts – as well as the recognition of certain prestigious formulas within the styles. The Logroño Viaticum carriage is taken as a case study with the purpose of delving into its design, ornamentation and iconography.

Keywords: carriage, coach, design, luxury, ornament, Viaticum.

I. INTRODUCCIÓN

Este trabajo pretende abordar el carruaje para la conducción del Viático atendiendo a sus procesos creativos desde las disciplinas de la Arquitectura y el Diseño. Para ello, resulta necesario narrar sumariamente la historia del coche a partir de fuentes primarias y de la abundante bibliografía que existe al respecto, no solo española sino francesa, italiana, alemana e inglesa, y así también referirse al transporte del Santísimo Sacramento en carrozas y coches, asunto que ha sido tratado sobresalientemente desde distintos aspectos y disciplinas en los trabajos de Álvaro Recio Mir, María José del Río Barredo, Alain Bègue, entre otros autores¹.

Se expone la consolidación del coche como una metáfora nacida de la fecundidad de las convenciones humanas y del carácter interrelacional de las instituciones sociales: el coche sintetizó lo bello, costoso y lujoso, pero también aludió a los valores de piedad, dignidad y decoro, al actuar – como otra fuente de metáfora – la literatura propagandística de los Austrias.

Se presentan los recursos del estilo que operaron sobre los carruajes, no como una colección de rasgos, sino como una serie de fórmulas reconocidas como aptas por los contemporáneos. La extensión del uso del coche en el mundo hispánico y la tratadística de la carrocería como literatura especializada contribuyeron de alguna forma a una sensibilidad aguzada.

Se trataba de las fórmulas apropiadas para una ocasión formal y provenían del universo de la arquitectura y del diseño: columnas y elementos arquitectónicos, entre otros recursos, sujetos a los procesos propios para la composición, como la regularización, articulación y énfasis.

En esta línea, se atiende al coche como un objeto de diseño dentro de un sistema de valoraciones y de preferencias: se trata de una consideración distinta a las diversas artes que confluyeron en este vehículo o a su relación con la arquitectura respecto a los entramados urbanos y a los edificios.

1 Véase María José del Río Barredo, “Rituals of the Viaticum: Dynasty and Community in Habsburg Madrid” en *Exploring Cultural History, Essays in Honour of Peter Burke*, ed. por Melissa Calaresu (Surrey: Ashgate, 2010), 55-75. Álvaro Recio Mir, “Los coches de Dios. Carrozas y sillas de manos eucarísticas en España y América”, en *Teatro y fiesta popular y religiosa*, ed. por Mariela Insúa y Martina Vinatea Recoba (Pamplona: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2013), 269-289, entre otras varias publicaciones sobre el tema. Alain Bègue, “Academia a que dio asunto la religiosa y católica acción que el rey, nuestro señor, ejecutó el día 20 de enero deste año de 1685: literatura cortesana y representación político-religiosa de Carlos II, último monarca de la Casa de Austria hispana” en *Librosdelacorte.es*, nº 14, PRIMAVERA-VERANO, año 9 (2017). <https://doi.org/10.15366/ldc2017.9.14.001>

El análisis de la carroza de Santa María la Redonda de Logroño, como un estudio de caso a la luz de lo anteriormente expuesto, identifica las tradiciones y sugiere algunos recursos compartidos, así como otros signos de expresión. En definitiva, se pretende una reflexión sobre el proceso creativo originado desde una metáfora de valor, unas fórmulas prestigiadas y el empleo de unos recursos de diseño.

II. EL LUJO COMO ORIGEN DEL CARRUAJE EUROPEO EN LA ÉPOCA MODERNA

El origen del coche – en la configuración que ocupa a este estudio, es decir, una especie de carro cubierto, adornado y cerrado por los lados² – es renacentista. Y nació como una mera exhibición de lujo³. Una historia resumida puede ilustrar su paulatina consolidación:

Como vehículo distinguido apareció en las cortes itinerantes y fue usado fundamentalmente por mujeres, ancianos o inválidos⁴. Se pueden citar los bellos ejemplos del Salterio de Luttrell en torno a 1320 y 1340⁵ o el de la miniatura del viaje de Jacob a Egipto de una crónica del mundo del siglo XIV en Alemania del suroeste⁶. Esta última imagen es particularmente interesante porque la cabina de las pasajeras está enganchada al chasis a través de unas correas que funcionan como un temprano sistema de suspensión.

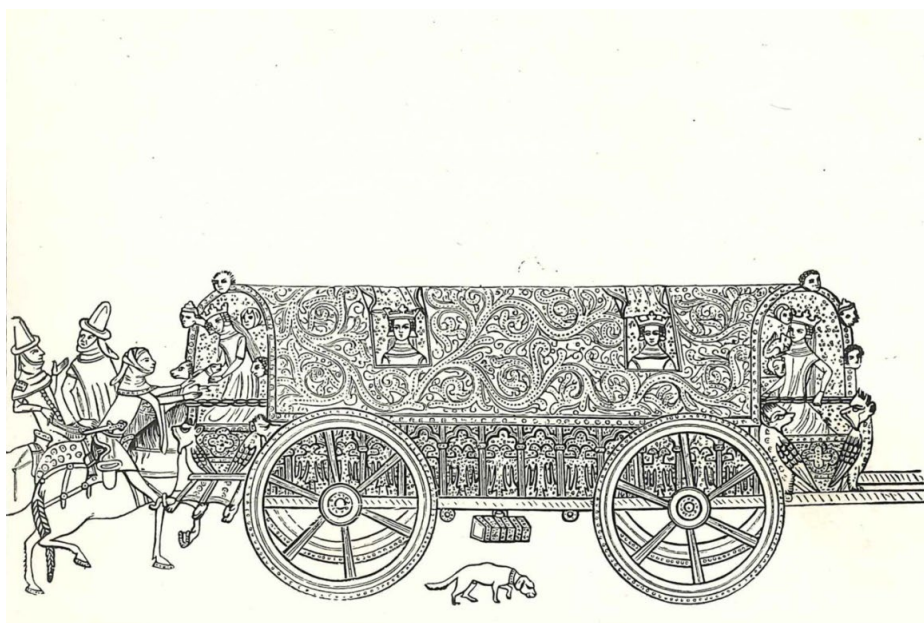
2 Diccionario de Autoridades – Tomo II (1729).

3 Joaquín Lorda, “Sense of Order”, *Classical Architecture, The Grand Manner (A draft of a) History of the Architectural Composition. The Western System to Achieve Stately Buildings*: <https://www.unav.es/ha/001-TEOR/cuent-coches.htm>, 21 de agosto de 2022.

4 Stuart Piggott, *Wagon, Chariot and Carriage, Symbol and Status in the History of Transport*, (London; New York, N.Y.: Thames and Hudson, 1992), 144-147.

5 London, British Library, Additional 42130, fol. 181 v.: Lincolnshire. Elaborado para Sir Geoffrey Luttrell.

6 Zentralbibliothek, Zurich. Fol. 54 r. Rudolf von Ems, *Weltchronik* 14th century. Manuscript (MS Rh. 15).



Coche del siglo XIV (tomado de Louterell Psalter) de Ralph Straus. *Carriages and Coaches, Their History and their Evolution*, London: Martin Secker, 1912.

Posteriormente, vehículos con cómodas cajas suspendidas se comenzaron a construir en Kocs, localidad de Hungría – aunque no exclusivamente –, dando origen al término *kocsi*, coche⁷. En términos franceses, este tipo fue denominado *branlant*⁸, un carro oscilante distinto al *tremblant*, es decir, un vehículo con la caja asentada sobre los ejes de las ruedas que transmitían las vibraciones del rodaje.

Aunque fue la Italia del Renacimiento la que divulgó en las cortes europeas la utilización de este coche, tras su introducción en 1509 por el cardenal Hipólito d'Este que había sido arzobispo de la ciudad húngara de Esztergom⁹. De su

7 Elisabeth Coczian-Szentpeteri, “L'évolution du coche ou l'histoire d'une invention hongroise”, en *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle* dir. por Daniel Roche (Paris: 2000), 86.

8 Se describió así el coche que Ladislao, rey de Hungría, obsequió a Carlos VII de Francia en 1547. Ralph Straus, *Carriages and Coaches, Their History and their Evolution* (London: Martin Secker, 1912), 64. Luis Soler, *Historia del coche* (Madrid: editorial Cigüeña, 1952), 43.

9 Stefano Pronti, “Chars e carrosses en Italie”, en *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle* dir. por Daniel Roche (Paris: 2000), 89.

aceptación en las cortes italianas en las décadas centrales del siglo XVI da cuenta el extendido número de vehículos en Ferrara, Boloña, Mantua, Turín, y Milán (bajo el dominio español)¹⁰.

De las cortes italianas pasaría a Francia en 1540 cuando el Duque de Mantua obsequió un coche a Francisco I, que tras probarlo entusiasmado, favorecería una fabricación nacional y una próspera industria francesa¹¹.

Más tarde, en 1565, se dio una influencia definitiva en el impulso del coche como obra de arte con elementos arquitectónicos (columnas, balaustradas, basas, capiteles¹²) cuando Margarita de Austria – esposa de Octavio Farnesio el segundo duque de Parma y Plasencia – lo introdujo en Flandes con ocasión de la boda de su hijo Alejandro con María de Portugal¹³. De su belleza, da razón el capitán Francesco de Marchi da Bologna:

In conchiusone questo carro è di tanta bellezza, vaghezza ricchezza e leggiadria, che quel del sol saria pover con ello, come dice il gran Dante, e Venere forse non hebbe tale il suo, come ragionano gli antichi, e nel vero è cosa rara e costa più migliaia di scudi che l'uomo non pensa¹⁴.

A finales del siglo, el acristalamiento configuraría la forma apropiada para la mejor exposición de su interior: las ventanillas cubiertas con cortinas o paneles de cuero de las primeras cajas fueron reemplazadas por vidrios, primero en Italia, y en torno a 1600, en Francia¹⁵.

En la segunda mitad del siglo XVII más innovaciones técnicas impulsaron su evolución: resortes de láminas de acero a las que se unían las correas de suspensión amortiguaron más el balanceo durante el desplazamiento. Dos arcos de acero denominados “cuello de cisne” y un menor diámetro de las ruedas permi-

10 Lucio Polo, *Il Museo delle Carrozze della Villa di Maser* (Padova: 1978), 33-37. Stefano Pronti, *Le Carrozze, storia e immagini riviste attraverso la collezione civica piacentina* (Piacenza: 1985), 26.

11 Jean –Louis Libourel, “Petite histoire hippomobile”, en *Roulez carrosses! Connaissances des arts* (Arras: 2012), 10-15.

12 “Casi todo está sostenido por cuatro estatuas talladas como téminos. Las ruedas tienen forma de balaustre, rodeadas de columnatas estriadas, con sus bases y capiteles, cornisas de hermosa obra corintia, con las cornisas sobre los frisos todo alrededor, y en los extremos de las cañas de la bóveda hay cabezas de serafines [...] El timón está hecho a la manera de columna estriada de estilo corintio, y los herrajes son en parte lisos y en parte cincelados con varias cabezas y follajes, volutas y marcos...”: Descripción de la carroza de Margarita de Austria – 1556. Pronti, *Le Carrozze, Storia e immagini*, 165.

13 Pronti, “Chars e carrosses en Italie”, 90.

14 “En fin, este carro es de tal belleza, vaguedad, riqueza y gracia, que la del sol sería pobre con ello, como dice el gran Dante, y tal vez Venus no la tuvo, como los antiguos razonan, y en la verdad es raro y cuesta miles de escudos más de lo que el hombre no piensa”: Descripción de la carroza de Margarita de Austria – 1556. Pronti, *Le Carrozze, Storia e immagini*, 165.

15 Soler, *Historia del coche*, 46. Straus, *Carriage and Coaches*, 121.

tieron al juego delantero girar libremente a un lado y a otro en espacios reducidos. El juego delantero dispuso también de una estructura circular colocada en horizontal, denominada “quinta rueda”, que permitió apoyar el peso de la viga y de la caja cuando las ruedas cambiaban de dirección en ángulos abiertos¹⁶. Estas innovaciones definieron el gran hito de la carrocería francesa, la llamada “carroza moderna”, divulgada por Jean Le Pautre en París en torno a 1660-1665¹⁷.

Así, las mejoras en estética, estructura y comodidad – a través de la innovación técnica – contribuyeron a un cambio en las mentalidades. El coche se constituyó en el transporte generalizado para la aristocracia europea durante el XVII. Belleza, comodidad y tecnología, lujo en grado superlativo, se erigieron como los valores nacidos de su evolución.

En España, las relaciones de Castilla y Aragón con Italia, Austria y Borgoña elevaron al coche a un estado superior de distinción¹⁸. Su propagación permitiría una sensibilidad aguzada para detectar recursos aptos o coherentes con las expectativas del momento, procedentes – como se verá más adelante – de una tradición o de la emulación de diseños exitosos. Los testimonios de un uso extendido y una viva afición al coche son ilustrativos: Martin Zeiller en su *Hispaniae et lusitaniae itinerarium* (1637) escribió que dejarse ver en un carruaje era un rito cotidiano en España¹⁹. Se decía además que Madrid era “la ciudad del mundo más llena de carrozas en proporción a su tamaño”²⁰ y el protagonista de una comedia de Lope decía haber visto “cuatro mil y quinientos / y cincuenta y siete coches”²¹.

16 Silvana Bessone, “El camino hacia el carruaje” en *Historia del carruaje en España*, coord. Eduardo Galán Domingo (Madrid: FCC, 2002), 102.

17 Libourel, “Petite histoire hippomobile”, 12.

18 Véase Alejandro López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700* (Madrid: Polifemo, 2007), 341.

19 Rafael Atienza Medina, “Prólogo” en *Historia del carruaje en España*, 10.

20 José García Mercadal, *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*, Tomo II (Madrid: Aguilar, 1959), 880.

21 Cit. López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias*, 351.



Coche de Felipe II (de Portugal y III de España) usado para su entrada a Lisboa en 1619. Museu Nacional dos coches. Fotografía de la autora.

En *El Diablo Cojuelo* (1641), Vélez de Guevara escribió que al atardecer "El Prado boqueaba coches" y que un matrimonio había vendido todas sus posesiones para comprar un coche y eran "tan amigos de coche" que moraba en él, "encochado". En el célebre capítulo VIII, describió el trajín de la Calle Mayor de Madrid así: "comenzaron a pasar coches, carrozas, y literas, y sillas, y caballeros a caballo, y tanta diversidad de hermosuras y de galas", "con tanto lucimiento de lacayos y paje"²².

En las posesiones en América, Tomás Gage expresó en 1648 que: "En la época de mi residencia en México, se decía que el número de los habitantes españoles llegaba a cuarenta mil, todos tan vanos y tan ricos, que más de la mitad tenían coche; de suerte que se creía por muy cierto que había en ese tiempo en

22 Luis Vélez de Guevara, *El Diablo Cojuelo* (México: Porrúa, 1980), 7, 40. Cit. Lorda, "Sense of Order".

la ciudad más de quince mil coches”²³.

En definitiva, el coche o carroza, como metáfora de belleza y lujo, constituyó un medio de representatividad, donde su cometido funcional fue exhibir el rango, la fortuna o la posición social dentro de un contexto urbano. De allí que también se relacione con el diseño arquitectónico²⁴. El coche vino a erigirse como una especie de fachada social heredando una parcela que correspondía tradicionalmente a la arquitectura²⁵.

III. FORTUNA DE ALGUNOS AUTORES Y TRATADOS SOBRE CARROZAS

La carrocería, un arte menor, recibió la influencia directa de las modas de las artes contemporáneas. “*Les formes des voitures varient et changeront à l’infini*”²⁶ escribió Garsault en 1756. Y Roubo expresó que “...une voiture qui plait & qui est à la mode dans un temps, n’est plus supportable l’année suivante, & cela parce que la mode est changée...”²⁷, corroborando un público sumamente receptivo a la moda de los coches²⁸.

23 Thomas Gage, *Thomas Gage’s Travels in the New World, Edited and with an Introduction by J. Eric S. Thompson* (Norman: University of Oklahoma Press: 1969), 67.

24 Lorda, “Sense of Order”. Véase también Polo, *Il Museo delle Carrozze della Villa di Maser*, 16, 17.

25 Algo tiene que ver – en un sentido más literal – con el carro como soporte de arquitecturas efímeras. En el Triunfo del emperador Maximiliano I, Alberto Durero dibujó un baldaquino en el carro de la familia real. Rippon, un constructor de coches, fabricó para la reina Isabel de Inglaterra un carruaje a modo de trono con pilares: “a chariot throne with foure pillars behind, to beare a crowne imperiale on the toppe, and before two lower pillars, whereon stood a lion and a dragon, the supporters of the armes of England”, en Straus, *Carriages and Coaches*, 71.

26 “Las formas de los coches varían y cambiarán sin cesar”: François-Alexandre-Pierre de Garsault, *Traité des voitures pour servir de supplément au “Nouveau parfait maréchal”* (Paris: Leclerc, 1756).

27 “...un coche que gusta y está de moda en un momento, ya no es admisible al año siguiente, y eso porque la moda ha cambiado...”, André Jacob Roubo, *L’art du menuisier-carrossier...* (Paris: Saillant et Nyon, 1771), 454.

28 AHN: OSUNA, CT. 40, D.2 Fecha creación: 1686-08-21, Madrid. Carta de Marcos de Antequera al duque de Gandía, comentando asuntos de Corte y de la Casa ducal. Incluye sus impresiones sobre un nuevo modelo de coche de caballos que estaba de moda.



Alexander Speltz. *Styles of Ornament*, Leipzig: F. A. Brockhaus, 1910. Láminas 317, 318.

Se trataba del resultado del diseño de un artista, escultor o arquitecto. Como ejemplos sobresalientes, se pueden citar los dibujos del coche para el rey de España de Gian Lorenzo Bernini en 1675²⁹, los diseños de Balthasar Neumann³⁰ o las pinturas de Rubens para la carroza imperial austriaca de gran ceremonia³¹. Un maestro carrocer – reproduciendo en ocasiones diseños consagrados o de la tratadística – incorporaba el trabajo de decoradores, escultores, pintores y do-

29 Daniel Sanguineti, “Una ‘foggia non prima usata’: appunti sull’arte carradoria nella Roma barocca” en *Carrozze regali, Corti di gala di papi, principi e re* (Milano: 2013), 19-26. Y la concepción de la entrada triunfal de Cristina de Suecia en 1655, que incluía el diseño de un coche, véase *Historia del carruaje en España*, coord. Eduardo Galán Domingo, 161.

30 Pariser Berline mit Coupé-Variante, 1723 en *Der Goldene Wagen des Fürsten Joseph Wenzel von Liechtenstein* (Wien: Kunthistorisches Museum, 1977), 17.

31 Luigi Belloni, *La Carrozza nella Storia della Locomozione* (Milano: Fratelli Bocca, 1901, reimpresión 1983), 81.

radores, tapiceros y otros artesanos³².

Italia y Francia, importantísimos centros de las artes y de la arquitectura, lo fueron también del carruaje. Ya se ha comentado más arriba el papel decisivo de las cortes italianas en la propagación del coche de lujo. Frente a esto, pragmáticas y leyes suntuarias limitarían su fabricación y materiales; en Roma, en la segunda mitad del siglo XVI, el principio reformador del Concilio de Trento moderó el lujo de las carrozas papales. Después, con Urbano VIII Barberini (1623-1644), se inauguró un periodo de gran ostentación. Roma fue capital universal y teatral por excelencia³³ – incluso en los carruajes – aun cuando se reprochaba la pompa no conveniente al “eclesiástico decoro”³⁴.

Sin embargo la moda francesa fue absoluta en Europa³⁵. El extraordinario impulso que dio el reinado de Luis XIV a las artes benefició al carruaje al ser considerado como un trono rodante o vitrina móvil en el protocolo de la corte de Versalles³⁶.

Francia dictaba la moda *à la française* y sus arquitectos y diseñadores contribuyeron con creaciones que compartían fórmulas reconocidas como muy aptas para el diseño arquitectónico y de objetos, es decir, volúmenes en general: Jean Le Pautre desde 1660³⁷, Nicolas Loir (1675)³⁸, Jean I Bérain³⁹, Daniel Ma-

32 Véase Álvaro Recio Mir, *El arte de la carrocería en Nueva España: el gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*. (Madrid: Universidad de Sevilla – CSIC – Diputación de Sevilla, 2018), 230.

33 Joao Castel-Branco Pereira, “Coches de representaciones en la Roma Barroca” en *Historia del carruaje en España*, coord. Eduardo Galán Domingo (Madrid: FCC, 2002), 153-176.

34 Belloni, *La Carrozza nella Storia della Locomozione*, 28-33. Pronti, *Le Carrozze*, 27, 33.

35 La mitad de las carrozas construidas entre 1660 y 1725 y conservadas en los museos europeos son francesas: *Historia del carruaje en España*, coord. Eduardo Galán Domingo, 115. Véase Jean-Louis Libourel, “Le patrimoine hippomobile: un témoignage de la production carrossière française du XVIIe au XIXe siècle” en *Voitures, chevaux et attelages du XVIIe au XIXe siècle* (dir.) Daniel Roche (Paris: 2000), 27-39.

36 Véase el lienzo de Adam Frans van der Meulen, *Entrée solennelle de Louis XIV et de la reine Marie-Thérèse à Arras*, 30 juillet 1667 en las Colecciones del Châteaux de Versailles et de Trianon. Louvre. *Entrée de Louis XIV et de Marie-Thérèse à Douai*, 4 août 1667. Van der Meulen, Adam Frans.

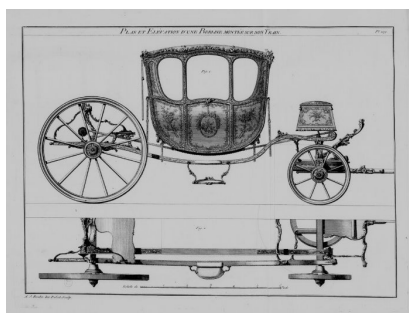
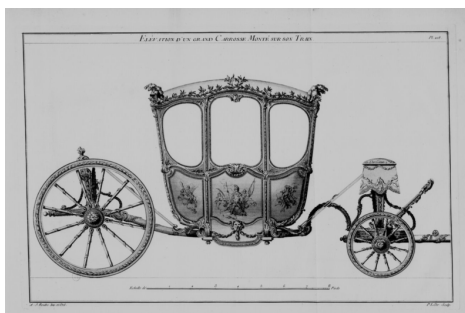
37 Véase Jean Le Pautre, *Nouveaux dessins pour orner et embellir les carrosses et chaires roulantes* (Paris: Chez Cellot & Jombert Fils jeune, 1751).

38 *Dessins pour embellir les chaises roulantes nouvellement inventées y Nouveaux dessins d'ornements pour l'embellissement des carrosses, panneaux, lambris, nouvellement inventés* (1675), Jean-Louis Libourel, “Los grandes centros del carruaje en Europa”, 115.

39 *Oeuvres de Jean Bérain, recueillies par les soins du sieur Thuret*, c. 1680. El proyecto de Jean Bérain (1696) de una carroza para Carlos XI de Suecia, siguiendo a la de Luis XIV, es una formidable adaptación de sus creaciones al diseño de un vehículo. Véase Jean Bérain, *Projet de décoration pour la caisse du carrosse de Charles XI de Suède*, 1696. Nationalmuseums, collection Tessin-Harleman.

rot⁴⁰ y el taller de André-Charles Boullé, entre otros⁴¹.

Jacques de Lajoüe y Nicholas Pineau⁴² destacaron en el estilo Luis XV y *L'Encyclopédie* de Diderot y D'Alembert constituyó un extraordinario catálogo en el siglo XVIII⁴³. Aunque el modelo de gala más difundido en el siglo XVIII fue la berlina, un carruaje apropiado para viajar, atribuida al arquitecto piamontés Felipe de Cièze al servicio de Federico Guillermo de Brandeburgo en el último cuarto del siglo anterior⁴⁴. Presentaba una caja más pequeña de silueta abombada – que suavizaba su geometría trapezoidal –, innovaciones en el sistema de suspensión y acceso con un estribo sujeto a las varas en lugar de una escalerilla.



André Jacob Roubo. *L'art du menuisier-carrossier*. Paris: Saillant et Nyon, 1771.

Fuente BnF.

IV. EL COCHE COMO VEHÍCULO PARA LLEVAR EL SACRAMENTO

El carruaje evolucionado en su diseño e imbuido de prestigio, se legitimó además como transporte para el Señor Sacramentado por medio de un suceso piadoso de gran relevancia para la identidad política y dinástica de los Habs-

40 Daniel Marot, *Six dessins de carrosses* (1698).

41 Libourel, "Le patrimoine hippomobile", 32, 33.

42 Carroza de Oro (1738) en Liechtenstein Museum, Viena. Representada en la *Entrada de la novia de Martin van Meytens* (1763) en el Palacio de Schönbrunn. Viena.

43 Diderot y D'Alembert, *l'Encyclopédie ou dictionnaire des sciences, des arts et des métiers* (Paris: 1769-1771). Pronti, "Chars et carrosses en Italie", 93.

44 Libourel, "Petite histoire hippomobile", 12. Otros señalan 1663: Pronti, *Le Carrozze, storia e immagini riviste attraverso la collezione civica piacentina* (Piacenza: 1985), 69. Podría ser un invento francés de André Jacob Roubo en el siglo XVIII: *Historia del carruaje en España*, coord. Eduardo Galán Domingo, 106.

burgo⁴⁵.

En Madrid el 20 de enero de 1685, Carlos II cedió su carroza al párroco de San Martín para llevar el Viático a un enfermo. Se trataba de un gesto alineado con uno de los pilares de los Habsburgo: la devoción al Santísimo Sacramento.

Transmitida por herencia, la costumbre devota se remontaba a 1267 cuando Rodolfo IV de Habsburgo, conde fundador de la casa de Austria, adoró al Santísimo y cedió su caballo a un sacerdote para transportar el Santo Viático a un moribundo⁴⁶. Rubens plasmó el episodio en un lienzo que colgó en las paredes del Real Alcázar de Madrid desde 1636 en tiempos de Felipe IV⁴⁷.

Reseñado en el siglo XIV por el cronista franciscano Jean de Winterthur, constituye la primera de una serie de demostraciones de sus descendientes: Carlos V, hallándose ante el Viático mientras cruzaba la Plaza Mayor de Valladolid, bajó de su caballo y se arrodilló en el barro sobre su sombrero. Y Felipe II imitó el gesto en numerosas ocasiones a partir de que su padre enfermara de gota en 1596⁴⁸.

El *Tratado para la educación de un príncipe cristiano* (1595) del jesuita Pedro de Ribadeneira, dedicado al futuro Felipe III, amplió la historia del conde Rodolfo narrando que acompañó al sacerdote a pie a la casa del moribundo⁴⁹. Y Felipe III transmitió diligentemente la adoración del Viático a sus hijos. En las instrucciones dadas a su hija Ana antes de enviarla a Francia como esposa de Luis XIII, Felipe la instó a no olvidar las devociones que había aprendido en España, en particular las de la Virgen y la Eucaristía. Y sobre esta última, señaló que de encontrarse con el Santísimo, debía descender del coche para adorarlo y tomar las medidas necesarias para su traslado con el decoro apropiado⁵⁰.

45 Víctor Mínguez, *Los reyes solares: iconografía astral de la monarquía hispánica* (Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2001), 297-317. Álvaro Pascual Chenel, "La construcción visual de la imagen regia durante el reinado de Carlos II. Simulacros de majestad y propaganda política". En *Vísperas de sucesión: Europa y la Monarquía de Carlos II* (Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2015), 327-331.

46 Bègue, "Academia a que dio asunto la religiosa y católica acción que el rey...".

47 Museo del Prado. *Acto de devoción de Rodolfo I de Habsburgo*. Hacia 1625. Colección Real (*Real Alcázar, Madrid, Pieza en que duerme su magd. en el quarto bajo de verano, 1636...*)

48 Véase Bègue, "Academia a que dio asunto la religiosa y católica acción que el rey...".

49 Cit. Del Río Barredo, "Rituals of the Viaticum ...", 57. En el Libro I de las virtudes en Pedro de Ribadeneira, *Tratado de la religion y virtudes que deve tener el principe christiano, para gouernar y conseruar sus estados* (Madrid: en la emprenta de P. Madrigal a costa de Iuan de Montoya... 1595), 96.

50 Del Río Barredo, "Rituals of the Viaticum ...", 62, 63.

El episodio de Carlos II fue divulgado por artistas⁵¹ y escritores: se compusieron glosas⁵², versos o literarias imágenes⁵³. La literatura en tiempos de Felipe V narró el acontecimiento reiteradamente⁵⁴.

En efecto, a mediados del siglo XVII, la adoración al Santísimo Sacramento se convirtió en un emblema recurrente y la cesión de la carroza al Viático se institucionalizó en un auto dado en Madrid el 23 de mayo de 1711 para los miembros del Consejo de Castilla⁵⁵. El diplomático belga Juan F. Peyron presencié esta costumbre entre 1772 y 1773: *El Viático es llevado con mucha pompa. La primera persona en coche que se encuentra a su paso, no deja de apearse y de ofrecer a Dios su carroza, que siempre es aceptada, y el sacerdote se coloca en el coche, y aquel que lo ha ofrecido sigue a pie. El Viático va precedido de muchos portadores de cirios, de seis oboes moros llamados dulzainas, y algunas veces de un pequeño tambor que está muy de acuerdo con ese instrumento.*⁵⁶

En otros territorios hubo disposiciones semejantes. En Roma, el protocolo señaló que si un cardenal en carroza se encontraba con un sacerdote con el Viático, debía desmontar y acompañarlo a pie⁵⁷. En Francia, Luis XIV tuvo un gesto similar⁵⁸ que sería recogido en el *Traité de Ciivilité* de Antoine de Courtain (1692)⁵⁹.

51 Romeyn de Hooghe realizó un grabado (1685) y Lucas Valdés lo representó en el Hospital de los Venerables Sacerdotes de Sevilla: Recio Mir, “Los coches de Dios...”, 271.

52 Bègue, “Academia a que dio asunto la religiosa y católica acción que el rey...”.

53 BNE: *Papeles curiosos* [Manuscrito], Signatura MSS/13205, Fechas: entre 1601 y 1800? (Versos sobre haber acompañado Carlos II al viático que llevaba un sacerdote a un enfermo (h. 244-247)). BNE: *Sagradas Flores del Parnasso: consonancias metricas de la... lyra de Apolo, que à la... Catholica acción de aver (sic) ido acompañando sus Magestades al SSmo. Sacramento que iba à darse por viatico a una Enferma, el día 28 de Noviembre de 1722, cantaron los mejores Cisnes de España* (Madrid: en la Imprenta de Juan de Ariztia, 1723), 153-176.

54 BNE: Martín Dávila y Palomares, *Aplauso panegyrico, que celebra la segunda accion de nuestro Catolico Monarca Don Felipe Quinto (que Dios guarde) :executada por su Magestad ... , y fue, que hallando à vn señor Sacerdote, que llevaba à el Santissimo Sacramento, de buelta de la casa de vn enfermo, descendió de su Carroza, y hizo ascender à ella à el señor Sacerdote, con su Divina Magestad, y le fue acompañando à pie, arrimado à el estrivo, hasta la Parroquia de el Señor S. Sebastian, en el siguiente soneto, y romance / que le consagra à su Real Magestad...* Fecha 1701.

55 Recio Mir, “Los coches de Dios...”, 271.

56 José García Mercadal, *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*. Tomo III (Madrid: Aguilar, 1962), 881.

57 Sandro Barbagallo, “Mule, cavalli, lettighe e ... carrozze: il trasporto dei pontefici nel corso dei secoli”, en *Carrozze regali, Cortei di gala di papi, principi e re* (Milano: 2013), 38. Andrea Ferri, *Le carrozze dei vescovi di imola e la madonna del Piratello tre secoli di stori* (Imola: 2004), 13.

58 *Galerie de l'ancienne cour, ou mémoires anecdotes pour servir a l'histoire des regnes de Louis XIV et de Louis XV*: Tome Second (Maestricht: Chez J. E. Dufour, 1787), 141.

59 “Il faut aussi observer que quand on se rencontre en lieu par ou pasle le saint Sacrement, ou une

La costumbre de llevar el Viático en coche se consolidó en tierras americanas. Gemelli Careri en su *Viaje a la Nueva España* (1697) escribió que al salir de la iglesia de la Merced vio a la Santísima Eucaristía llevada por un sacerdote en carroza tirada por cuatro mulas⁶⁰.

El conde de Galve imitó a Carlos II cediendo su coche al Viático y el virrey marqués de Casafuerte, la primera marquesa de Revillagigedo y el marqués de Vivanco donaron lujosas carrozas – estufas – para que estuvieran a disposición de El Sagrario de la Catedral de México⁶¹. También el virrey interino don Martín de Mayorga dejó su estufa el 3 de enero de 1783, para *sacramentar a don Pascual de Cisneros, que recibió a su Divina Majestad [...] y fue toda oficialidad con que resultaron muy lucidos los sacramentos*. Y el 15 de marzo de 1787 *sacramentaron a la hermana de la señora virreina, doña Victoria Saint-Maxent, y vino su Divina Majestad en secreto y en la estufa grande de palacio entró por la puerta chica y subió por la escalera de palo*⁶².

En el Virreinato de Perú⁶³, consta que el conde de Superunda regaló al Santísimo de la catedral de Lima un cupé (una carroza con la parte anterior de la caja suprimida y dos asientos)⁶⁴. La documentación es expresiva: se trataba de un cupé moldado con la caja pintada de color bermellón de Flandes y dorado en los juegos y herrajes, con “seis bolas de moda” que remataban su toldilla.

Aunque en España existen ejemplos de carrozas civiles para conducir al Santísimo⁶⁵, se pueden citar dos interesantes modelos diseñados expresamente para el Viático: En Granada, en la parroquia de San Ildefonso, una carroza pa-

Procession, ou un Enterrement, ou bien le Roy, la Reine, les Princes les plus proches du sang Royal & des pertonnes d'un caractère & d'une dignité éminente, comme seroit un Légat, &c. il est du devoir &c du resped de faire arrêter le carrosse jusqu'à ce qu'ils soient passez: aux hommes d'avoir la tête nue, &c aux Dames d'ôter lemasque; excepté toutefois qu'à l'égard du saint Sacrement, on doit sortir du carrosse quand on le peut cōc semettre à genoux”. Antoine de Courtin (1622-1685), *Nouveau traité de la civilité qui se pratique en France parmi les honnêtes gens*. Nouvelle édition, revue, corrigée & de beaucoup augmentée.... (Paris: L. Josse et C. Robustel, 1712).

60 Giovanni Francesco Gemelli Careri, *Viaje a la Nueva España* (México: UNAM, 2002), 67.

61 Recio Mir, “Los coches de Dios...”, 272. Recio Mir. *El arte de la carrocería en Nueva España*, 277.

62 Ignacio González Polo y Acosta (ed.), *Diario de sucesos de México del alabardero José Gómez (1776-1789)* (México: UNAM, 2008), 109-110, 171.

63 Documenta su uso extendido: Juan Antonio Suardo, *Diario de Lima (1629-1639)* Tomos I y II (Lima: Universidad Católica del Perú, Instituto de Investigaciones Históricas, 1936). Joseph y Francisco de Mugaburu, *Diario de Lima (1640-1694) Crónica de la Época Colonial* (Lima: Imprenta y Librería San Martí, 1918).

64 Agradezco esta información a la Dra. Pilar Latasa. ATHA, F. Samaniego, Caja 39, N. 27. *Cuenta del cupe (coche de caballos) que regaló al Santísimo de la catedral (Juan B. de Casabona) Caja de cupé moldada y con puertas altas*. Lima, 23 de diciembre de 1748. 1.179 pesos.

65 Por ejemplo, el coche de la hermandad sacramental del Sagrario de la Catedral de Sevilla que perteneció al rey Luis Felipe de Orleans y que donó su hijo, el duque de Montpensier.

trocinada por la Esclavitud del Santísimo y estrenada el 26 de junio de 1765. Y en Logroño, la de la colegiata de Santa María la Redonda obsequiada por Juan Ignacio Ponce de León, quien declaró en 1772 que quería imitar la práctica en Indias donde los sacerdotes disponían de coches y carrozas para administrar el Viático para los enfermos⁶⁶.

V. EL DISEÑO DE LA CARROZA DEL VIÁTICO DE LOGROÑO COMO CASO DE ESTUDIO

El culto al Santísimo Sacramento sería definido en buena medida por los privilegios dados a la cofradía del Santísimo Sacramento en Santa María de la Minerva de Roma desde 1539 y las recomendaciones del Concilio de Trento⁶⁷. Consecuentemente, el coche para el Viático debía adornarse preciosamente adhiriéndose a las pautas de decoro empleadas en altares y sagrarios. Recio Mir define este tipo de vehículo como una especie de retablo rodante⁶⁸.

Así, el coche en su diseño se prodigó en decoración porque representaba a la Iglesia católica, pero además se sobreponía una necesidad de entrega y piedad. El valor de lo interno era reconocido mediante una apropiada exhibición externa mostrándose lo sagrado ante los devotos con riqueza y esplendor⁶⁹: *Haziendo Trono la carroza*⁷⁰. Y nada sería excesivamente decorado en el contexto que nos ocupa, tal y como advirtió un autor contemporáneo sobre las adornadas fábricas de las iglesias porque: *acaso en el culto y la piedad hay extremos*⁷¹.

A la carroza moderna, estructuralmente mejorada, se impuso la decoración

66 Fermín Labarga, “Dos instituciones eucarísticas logroñesas: la Hermandad para acompañar el Santísimo Sacramento y la Obra pía” en *Festivas demostraciones: estudios sobre las cofradías del Santísimo y la fiesta del Corpus Christi*, coord. por Fermín Labarga (Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2010), 435-460.

67 Concilio de Trento, sesión XIII, Decreto sobre el Santísimo Sacramento de la Eucaristía, caps. I, V. Y Carbajal López, “Devoción, utilidad y distinción...”, 379.

68 Tabernáculos móviles o sagrarios itinerantes, véase Recio Mir, “Los coches de Dios...”, 269. También en López Álvarez, *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias*. Similar disposición se aprecia en los carruajes portugueses “procesionales” con fanales para las imágenes de la Virgen. Véase Joaquim Maria Pereira Botto, *Promptuario analítico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala*, Tomo I (Lisboa: Imprensa Nacional, 1909), 121.

69 Ernst H. Gombrich, *El sentido de orden, Estudio sobre la psicología de las artes decorativas* (Barcelona: GG, 1980), 44.

70 BNE: *Sagradas Flores del Parnasso: consonancias metricas de la...*, 22 y 46.

71 Fray Felipe Cadena. *Breve descripción de la Noble Ciudad de Santiago de los Caballeros de Guatemala* (1774), cit. Gustavo Alejandro Avalos Austria, *El retablo guatemalteco, Forma y expresión* (México: 1988), 20.

escultórica, pictórica y simbólica, y de manera similar a la arquitectura, evolucionó en el diseño de su silueta, molduraciones, perfiles y adornos.

El caso de la carroza de Santa María la Redonda de Logroño permite ilustrar estas claves. Se trata de una carroza de gala de factura italiana – en realidad una berlina – que costó a su donante 28 mil ducados. Debía usarse “para cuando llegue el caso de salir en público o para alguna persona de la mayor distinción o dignidad”.⁷²



Carroza del Viático de Santa María la Redonda de Logroño, España. Fotografía: Fermín Labarga.

72 Labarga, “Dos instituciones eucarísticas logroñesas...”, 442.

Inspirado en modelos romanos tardo barrocos, recuerda a un similar carruaje de gala de Filippo Juvara de 1733 diseñado con motivo de la boda del marqués Vincenzo Riccardi con Maria Maddalena Gerini⁷³, y a diseños milaneses como el de la carroza del cardenal Pozzobonelli⁷⁴.

En sus volúmenes elementales operaron tres procesos propios del diseño en la tradición occidental: regularización, articulación y énfasis⁷⁵.

Mediante la regularización se definió la silueta en sus elementos masivos y lineales. La caja de Logroño es sólida, pesada, un tanto rústica o anticuada⁷⁶ si la comparamos con los modelos más ligeros que Roubo presenta en su tratado, o con otras berlinas ceremoniales contemporáneas de menos desarrollo y más elevadas. En este caso, es heredera parcial del esquema compositivo de mediados del siglo XVII de las grandes carrozas de aparato ideadas por Bernini, Johan Paul Schor, o más tarde, Ciro Ferri⁷⁷. Sin embargo, este modelo logra una gran superficie de exhibición de su interior con tres vidrios a cada lado de la caja y otros amplios vidrios en la parte delantera y posterior, ocupando toda su anchura. Se trata de un rasgo que responde adecuadamente a la mejor exposición de lo sagrado ante los devotos, respondiendo posiblemente a un requerimiento del comitente.

La cubierta del coche esquematiza una elegante fórmula de baldaquino. De fácil asociación con lo sagrado o lo importante, el dosel, una toldilla de cuero o encerado soportado por columnillas, se impuso desde 1570 cuando sustituyó al sencillo toldo sobre una estructura de arcos de herradura de los primeros vehículos⁷⁸. Asimismo, el perfil de este segmento de elipse de la cubierta era susceptible de dotarse de carácter⁷⁹.

73 Fausta Navarro, “Per una politica dello spazio: le carrozze del Granducato di Toscana”, en *Carrozze regali...*, 62.

74 Belloni, *La Carrozza nella Storia della Locomozione*, 58. <https://bertarelli.milanocastello.it/it/content/come-raggiungerci>, 13 de marzo de 2023.

75 Lorda, “Sense of Order”. Ornaments.

76 Aunque continuaron fabricándose coches de gusto romano, véase *Historia del carruaje en España*, 172.

77 Véase los diseños en *Historia del carruaje en España*, 162, 167.

78 Julian Munby, “Les origins du coche” en *Voitures...*, 80.

79 Una cita sorprendente es la del académico Joaquín de Sotomayor en su tratado sobre edificios y prevención de fuegos: *El perfil mas elegante, y agraciado de estas Bobedas es el que sigue una porción de Elipse, como el cielo de un Coche (a la Española): pero en esto es ocioso dár reglas, porque el discernimiento, buen gusto del Architecto sabrá apropiar la variedad à lo que requiera el caracter respectivo de cada Edificio...* Joaquín de Sotomayor, *Modo de hacer Incombustibles los Edificios, sin aumentar el coste de construcción* (Madrid: Oficina de Pantaleón Aznar, 1776), 29, 42, 61.

Por otro lado, el juego – constituido por sus ruedas de diámetros distintos, el eje que las une, las varas, los muelles y las demás piezas que le corresponden – dibuja los elementos lineales exhibiendo su compleja maquinaria y sirviendo de contrapunto al volumen de la caja.

Como parte del proceso de articulación, las molduraciones doradas con delicada rocalla subrayan y perfilan los contornos de la caja en una disposición tripartita: se encuadran las portezuelas que presentan una elegante curva moldurada que replica a su vez el arco de la toldilla, una fórmula común en los años 60 del siglo XVII. En la cubierta, un contario dibuja una línea de articulación, evolucionada a partir de los clavos que tachonaban las cubiertas de piel y que posteriormente, a partir de 1660, se cubrieron con una tira de metal imitándolos⁸⁰.

Finalmente, el énfasis de ciertos elementos singulariza y culmina el volumen. Los vértices de la caja se elevan ligera y graciosamente en línea con su diseño rococó y se enfatizan las esquinas y las portezuelas con urnas a la manera de arquitectónicas terminaciones.

Los signos de su valiosa función se muestran en las pinturas encuadradas en los paneles de las portezuelas⁸¹. El panel sólido, que ocupa tanta superficie como el vidrio, procura el espacio conveniente para los programas iconográficos simbólicos del Santísimo Sacramento. En ambas se representa la Sagrada Forma como un sol con rayos luminosos. En la puerta de la derecha, haciendo referencia al quinto y sexto libro del Apocalipsis, dos ángeles adoran al Cordero sobre el libro con los siete sellos y la inicial de cada Sacramento. En la de la izquierda, dos ángeles de rodillas adoran la cruz. Sobre ella se enrosca una serpiente evocando el pasaje del Libro de los Números 21, 4-9, una prefiguración de Cristo clavado en la Cruz según san Juan (Jn 3, 14-15)⁸².

Una mención aparte merece el interior cuyos revestimientos variaban según su representatividad, prefiriéndose el color escarlata o carmesí, el más lujoso y caro, para el Santísimo.

80 Straus, *Carriages and Coaches*, 120.

81 Habitualmente irregulares, véase por ejemplo *Suite de planches signées G. Brunetti, gravées par H. Fletcher ou J. Rocque, représentant des cartouches de toutes formes, des motifs pour la carrosserie...*

82 Labarga, “Dos instituciones eucarísticas logroñesas...”, 441.

VI. CONCLUSIONES

El carruaje europeo experimentó una serie de mejoras e innovaciones que transformaron un vehículo destinado al transporte en un objeto de lujo. Paulatinamente – fruto del perfeccionamiento tecnológico y estético – el coche construyó una imagen encumbrada situándole como primer signo de distinción, a manera de trono rodante o vitrina móvil, en los protocolos de las cortes europeas.

Por otra parte, el acto de devoción de Carlos II favoreció su empleo como vehículo para llevar al Santísimo Sacramento. En este contexto, le fueron trasladados los valores de piedad, dignidad y decoro propios del fervor de la dinastía de los Habsburgo.

De esta manera, el coche como objeto artístico y de diseño se constituyó como una metáfora de muy altos valores o cualidades. Las convenciones sociales sugirieron distinciones, o precisiones matizadas, a partir de las referencias compartidas por un público perceptivo.

En línea con esto, las fórmulas prestigiadas aplicadas al coche lograron una imagen digna de acuerdo a las disposiciones de la Iglesia. Sus autores emplearon procesos compositivos propios de la arquitectura y de las artes occidentales.

El examen de dichas fórmulas y procesos en la carroza del Viático de Logroño descubre los antecedentes, gustos y preferencias en su diseño, y muestra, en definitiva, el carácter evocador de la custodia de un gran tesoro y su finalidad última que era la conducción digna y piadosa del Señor Sacramentado.

Abreviaturas

BNE: Biblioteca Nacional de España

AHN: Archivo Histórico de la Nobleza

ATHA: Archivo del Territorio Histórico de Álava

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FUENTES PRIMARIAS

BNE: *Papeles curiosos* [Manuscrito], Signatura MSS/13205, Fechas: entre 1601 y 1800? (*Versos sobre haber acompañado Carlos II al viático que llevaba un sacerdote a un enfermo* (h. 244-247))

- BNE: *Aplauso panegyrico, que celebra la segunda accion de nuestro Catolico Monarca Don Felipe Quinto (que Dios guarde): executada por su Magestad...*, Don Martin Davila y Palomares... Fecha: 1701.
- BNE: *Sagradas Flores del Parnasso*, Ariztia, Juan de – imp. Madrid: en la Imprenta de Juan de Ariztia, 1723.
- BNE: *Berlina* [Anónimo español] – Dibujos, grabados y fotografías – 1760.
- AHN: *Carta de Marcos de Antequera al duque de Gandía*. Signatura: OSUNA, CT. 40, D.2 Fecha: 1686-08-21, Madrid.
- ATHA: F. Samaniego, Caja 39, N. 27. *Cuenta del cupe (coche de caballos) que regaló al Santísimo de la catedral*. Lima, 23 de diciembre de 1748.
- Courtin, Antoine de. *Nouveau traité de la civilité qui se pratique en France parmi les honnêtes gens . Nouvelle édition, revue, corrigée & de beaucoup augmentée....* Paris: L. Josse et C. Robustel, 1712.
- Diderot y D'Alembert, *l'Encyclopédie ou dictionnaire des sciences, des arts et des métiers*. Paris: 1769-1771.
- Galerie de l'ancienne cour, ou mémoires anecdotes pour servir a l'histoire des regnes de Louis XIV et de Louis XV*. Tome Second. Maestricht: Chez J. E. Dufour, 1787.
- Garsault, François-Alexandre-Pierre de. *Traité des voitures pour servir de supplément au "Nouveau parfait maréchal". Avec la construction d'une berline nouvelle nommée l'inversable*. Paris: Leclerc, 1756.
- Le Pautre, Jean. *Nouveaux dessins pour orner et embellir les carrosses et chaires roulantes*, Paris: Chez Cellot & Jombert Fils jeune, 1751.
- Ribadeneira, Pedro de. *Tratado de la religion y virtudes que deue tener el principe christiano, para gouernar y conseruar sus estados*. Madrid: en la emprenta de P. Madrigal a costa de Iuan de Montoya... 1595.
- Roubou, André Jacob (1739-1791). *L'art du menuisier-carrossier; 1^{re} section de la 3^e partie de l'Art du menuisier, par M. Roubou le fils...* Paris: Saillant et Nyon, 1771.
- Sotomayor, J. *Modo de hacer Incombustibles los Edificios, sin aumentar el coste de construcción*. Madrid: Oficina de Pantaleón Aznar, 1776.

FUENTES SECUNDARIAS

- Atienza Medina, Rafael. “Prólogo”. En *Historia del carruaje en España* coord. Eduardo Galán Domingo, 9-11. Madrid: FCC, 2002.
- Ávalos Austria, Gustavo Alejandro. *El retablo guatemalteco, Forma y expresión*. México: Tredex, 1988.
- Barbagallo, Sandro. “Mule, cavalli, lettighe e ... carrozze: il trasporto dei pontefici nel corso dei secoli”. En *Carrozze regali, Cortei di gala di papi, principi e re*, 32-40. Milano: 2013.
- Bègue, Alain. “Academia a que dio asunto la religiosa y católica acción que el rey, nuestro señor, ejecutó el día 20 de enero deste año de 1685: literatura cortesana y

- representación político-religiosa de Carlos II, último monarca de la Casa de Austria Hispana”. *Librosdelacorte.es*, nº 14, PRIMAVERA-VERANO, año 9 (2017).
DOI: <https://doi.org/10.15366/ldc2017.9.14.001>
- Belloni, Luigi. *La Carrozza nella Storia della Locomozione*. Milano: Fratelli Bocca, 1901 (reimpresión 1983).
- Bessone, Silvana. “El camino hacia el carruaje”. En *Historia del carruaje en España* coord. Eduardo Galán Domingo, 96-109. Madrid: FCC, 2002.
- Carbajal López, David. “Devoción, utilidad y distinción. La reforma de las cofradías novohispanas y el culto del Santísimo Sacramento, 1750-1820”. *Hispania Sacra*. LXVIII, 137 (enero-junio 2016): 377-389.
- Coczian-Szentpeteri, Elisabeth. “L’évolution du coche ou l’histoire d’une invention hongroise”. En *Voitures, chevaux et attelages du XVII^e au XIX^e siècle*, (dir.) Daniel Roche, 85-88. Paris: 2000.
- Concilio de Trento, sesión XIII, Decreto sobre el Santísimo Sacramento de la Eucaristía, cap. I.
- Del Río Barredo, María José. “Rituals of the Viaticum: Dynasty and Community in Habsburg Madrid”. En *Exploring Cultural History, Essays in Honour of Peter Burke*, ed. por Melissa Calaresu et al., 55-75. Surrey: Ashgate, 2010.
- Der Goldene Wagen des Fürsten Joseph Wenzel von Liechtenstein*. Wien: Kunthistorisches Museum, 1977.
- Felton William. *A Treatise on Carriages*, Vol. 1. London: Printed and sold by the author, 1796.
- Ferri, Andrea. *Le carrozze dei vescovi di imola e la madonna del Piratello tre secoli di stori*. Imola: 2004.
- Gage, Thomas. *Thomas Gage’s Travels in the New World, Edited and with an Introduction by J. Eric S. Thompson*. Norman: University of Oklahoma Press, 1969.
- García Mercadal, José. *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*. Tomo II, Madrid: Aguilar, 1959.
- García Mercadal, José. *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*. Tomo III, Madrid: Aguilar, 1962.
- Gemelli Careri, Giovanni Francesco. *Viaje a la Nueva España*. México: UNAM, 2002.
- Gombrich, Ernst H. *El sentido de orden, Estudio sobre la psicología de las artes decorativas*. Barcelona: GG, 1980.
- González Polo y Acosta, Ignacio (Edición, introducción y apéndices) *Diario de sucesos de México del alabardero José Gómez (1776-1789)*. México: UNAM, 2008.
- Jobé, Joseph. *Au temps des cochers*. Laussane: Edita, 1976.
- Labarga, Fermín. “Dos instituciones eucarísticas logroñesas: la Hermandad para acompañar el Santísimo Sacramento y la Obra pía”. En *Festivas demostraciones: estudios sobre las cofradías del Santísimo y la fiesta del Corpus Christi*, coord. por Fermín Labarga, 435-460. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2010.

- Libourel, Jean –Louis. “Petite histoire hippomobile”. En *Connaissance des arts, Roulez carrosses!*, 10-15. Arras: 2012.
- Libourel, Jean-Louis. “Le patrimoine hippomobile: un témoignage de la production carrossière française du XVII^e au XIX^e siècle”. En *Voitures, chevaux et attelages du XVII^e au XIX^e siècle*, (dir.) Daniel Roche, 27-39. Paris: 2000.
- López Álvarez, Alejandro. *Poder, lujo y conflicto en la corte de los Austrias: coches, carrozas y sillas de mano, 1550-1700*. Madrid: Polifemo, 2007.
- Lorda, Joaquín, *Classical Architecture, The Grand Manner (A draft of a) History of the Architectural Composition. The Western System to Achieve Stately Buildings*: <https://www.unav.es/ha/001-TEOR/cuent-coches.htm>
- Lorda, Joaquín, *Gombrich: Una teoría del arte*. Pamplona: EUNSA, 2021.
- Mínguez, Víctor. *Los reyes solares: iconografía astral de la monarquía hispánica*. Castellón de la Plana: Universitat Jaume I, 2001.
- Mugaburu, Joseph de y Mugaburu Francisco de. *Diario de Lima (1640-1694) Crónica de la Época Colonial*. Lima: Imprenta y Librería San Martí, 1918.
- Munby, Julian. “Les origins du coche”. En *Voitures, chevaux et attelages du XVII^e au XIX^e siècle*, (dir.) Daniel Roche, 75-84. Paris: 2000.
- Navarro, Fausta. “Per una política dello spazio: le carrozze del Granducato di Toscana”. En *Carrozze regali, Cortei di gala di papi, principi e re*, 60-71. Milano: 2013.
- Ontiveros Valdés, Constanza. “Los coches y las cofradías sacramentales en la Nueva España: la estufa de la Casa de Morelos en Morelia”. En *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, 155-189. Vol. XLIV, Núm. 120, 2022.
DOI: <https://doi.org/10.22201/iie.18703062e.2022.120.2774>
- Pascual Chenel, Álvaro. “La construcción visual de la imagen regia durante el reinado de Carlos II. Simulacros de majestad y propaganda política”. En *Visperas de sucesión: Europa y la Monarquía de Carlos II*, Bernardo José García García (ed. lit.), Antonio Álvarez-Ossorio Alvarino (ed. lit.), 297-331. Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2015.
- Pereira Botto, Joaquim Maria. *Promptuario analítico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala*, Tomo I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1909.
- Piggott, Stuart. *Wagon, Chariot and Carriage, Symbol and Status in the History of Transport*. London; New York, N.Y.: Thames and Hudson, 1992.
- Polo, Lucio. *Il Museo delle Carrozze della Villa di Maser*. Padova: 1978.
- Pronti, Stefano. “Chars e carrosses en Italie”. En *Voitures, chevaux et attelages du XVII^e au XIX^e siècle*, (dir.) Daniel Roche, 89-100. Paris: 2000.
- Pronti, Stefano. *Le Carrozze, storia e immagini riviste attraverso la collezione civica piacentina*. Piacenza: 1985.
- Recio Mir, Álvaro. *El arte de la carrocería en Nueva España: el gremio de la ciudad de México, sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*. Madrid: Editorial

- Universidad de Sevilla – Consejo Superior de Investigaciones Científicas – Diputación de Sevilla, 2018.
- Recio Mir, Álvaro. “‘El primer bien que produce el coche es la autoridad’: las Hermandades Sacramentales y las carrozas y sillas de manos eucarísticas”. En *XIV Simposio sobre Hermandades de Sevilla y su Provincia*, coord. José Roda Peña. 197-222. Sevilla: Fundación Cruzcampo, 2013.
- Recio Mir, Álvaro. “Los coches de Dios. Carrozas y sillas de manos eucarísticas en España y América”. En *Teatro y fiesta popular y religiosa*, ed. por Mariela Insúa y Martina Vinatea Recoba, 269-289. Pamplona: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2013.
- Sanguineti, Daniel. “Una ‘foggia non prima usata’: appunti sull’arte carradoria nella Roma barocca”. En *Carrozze regali, Cortei di gala di papi, principi e re*, 19-26. Milano: 2013.
- Soler, Luis. *Historia del coche*. Madrid: Editorial Cigüeña, 1952.
- Straus, Ralph. *Carriages and Coaches, Their History and their Evolution*. London: Martin Secker, 1912.
- Suardo, Juan Antonio. *Diario de Lima (1629-1639)* Tomos I y II. Introducción y notas por Rubén Vargas Ugarte. Lima: Universidad Católica del Perú, Instituto De Investigaciones Históricas, 1936.
- Vélez de Guevara, Luis. *El Diablo Cojuelo*. México: Porrúa, 1980.

María Angélica Martínez Rodríguez
Escuela Técnica Superior de Arquitectura
Universidad de Navarra
Campus Universitario
31009 Pamplona (España)
<https://orcid.org/0000-0002-2334-854X>